



ON AN DE PASOOL

MAGAZIN AERONAUTIC



„ORDON: TRECETI PRUTULI“

22 Iunie 1941



SUMARUL

MAGAZIN AERONAUTIC Nr. 20 DIN 22 Iunie 1942

Redactor responsabil: C. dor. av. retrg. AL. DEMETRESCU

- | | | | |
|---|--------|---|---------|
| * 22 Iunie 1941 | pag. 3 | * Informațiuni | pag. 12 |
| * „Ordori: trageți Prutul!” | 4 | * Submarinul german | 13 |
| * Pentru a deveni sburător de Medic Col. Dr. Ion Dobrescu | 6 | * De care ne-am bucurat foarte mult de ION ISTRATEANU . . . | 14 |
| * Aminteste-ți! | 8 | * Imagini de război | 16 |
| * Școlile de pilotaj A.R.P.A. | 9 | Bogate informațiuni și reportajii de război | |
| * De vorbă cu sburătorii | 10 | Fotografii și fotomontajii de pe toate teatrele de luptă | |
| | | — Desene și prezentarea artistică: GION — | |

22 Iunie 1941

S'a împlinit un an de când Conducătorul Statului rostind cuvintele: „Treceți Prutul“ a poruncit armatei noastre recucerirea teritoriilor românești dela vest.

Pără să fi purtat vina cedărilor fără lupte — ci doar ponosul unei retrageri ordonate — ea a pornit vijelioasă la luptă, încrezătoare în strălucitoarea stea a unui Rege tânăr și inbit și în înțelepciunea, curajul și înaltul patriotism al Comandantului ei de Căpetenie.

Purtând lupte grele, dar învingând întotdeauna, sfânta armată română a rupt brâul de foc și fier al inamicului întotdeauna covârșitor ca număr și armament și a reintrat acum un an pe plaiurile Moldovei lui Ștefan cel Sfânt!

Pregătită și hotărâtă să invadeze și să pângărească Europa creștină și civilizată, imensa armată bolșevică a fost isbită cu toată puterea și isgonită pas cu pas, din locurile în care se încuibase prin viclenie și șantaj.

Dela 22 Iunie 1941 până în prezent, armata română — luptând „umăr la umăr“ cu brava armată germană într'o camaraderie frățească — s'a acoperit de glorie, a desrobii ținuturi întregi românești, a redat viața nouă locuitorilor și a purtat departe șăclia civilizației și a sfintei creștinătăți!

Azi, ea se află acolo, în inima Rusiei, în țara de unde secolele dearândul nu ne-au sosit decât teroarea sângeroasă și prăpădul atâtor năvăliri barbare, stărpind „nebulnia roșie“ și înspăimântătoarea amenințare a ultimului puboi păgân!

Pentru nădejdea de mâine și pentru liniștea pe care o vom cuceri acolo, azi, la încheierea unui an de sacrificii și de glorie, să ne plecăm smeriți genunchii, să ne mărturisim credința și să mulțumim lui Dumnezeu, Armatei și Conducătorului!

Trăiască ROMANIA!



Examenul medical de acuitate vizuală

Citirea unei plăci de radiografie pulmonară

Pentru a deveni Sburător!

CONDIȚIUNILE PSIHO-FIZIOLOGICE PENTRU RECRUTAREA ȘI SELECȚIONAREA PERSONALULUI AERONAVIGANT

NU oricine poate să se înalte și să se lupte în elastratul timpului al văzduhului!

Caracterul specific al Armiei Aeriului și progresul continuu în performanțe realizat de tehnicienii în construcția diverselor tipuri de avioane, precum și faptul că varietate sunt întrebările ce se dau personalului la bord, impun medicilor din Aeronautică o cercetare specială a stărilor fiziologice, oricare ar fi în viitor întrebuințările: piloți, observatori aerieni, aerostieri, parașutiști, mitralieri de bord, medici și infirmieri de bord și chiar artilleriști antiaerieni.

Personalul recrutat după toate cerințele medicale, selecționat și împărțit după aptitudinile sale patho-fiziologice, trece la instruirea de zbor, unde sănătatea lui — sub influența presiunii atmosferice, umidității, lipsei de oxigen, frigului, vitezelor, gravitației, forței centrifuge, accelerațiilor liniare etc. — suferă modificări, cari sunt indicațiuni precise în formularea cerințelor examenului făcut la vizita medicală de intrare în această nouă viață.

Accastă primă vizită se face la Institutul Central Medical Aerian Pipera, încadrat cu medici specializați și dotat cu toate aparatura modernă necesară obținerii datelor medicale patho-fiziologice, pentru determinarea aptitudinilor de aeronaviganți a candidaților.

Este o examinare completă și foarte complexă, pentru că atente nu trebuie neglijate în determinarea calităților viitorilor spărgători ai cerului României.

Se cer date asupra antecedentelor heredo-colaterale și personale fiind eliminătorii hereditățile încălțate în boli sau manifestări neuropatice morbide, malarii sanghine, turburări endocrine, sifilis, intoxicațiuni voluntare — tutun, morfina, cocaina etc. — diatezele calcușoase, astmul, migrena etc.

Se are în vedere dezvoltarea și preocupările intelectuale, profesionale și sportive.

— Un examen general oferă indicațiuni precise asupra constituției și antropometriei candidatului, iar afecțiunile, malformațiunile sau sechelele capabile de a turbura siguranța zborului, sau de a recidiva în urma eforturilor inerente zborului, sunt eliminătorii;

— Examenul continuă pe aparate sau sisteme organice și integritatea anatomică și capacitatea funcțională a aparatului respirator este a doua probă.

Tuberculoza, astmul, pleuritele, bronșitele, emfizemul, insuficiența respiratorie, cercetată prin spirometrie, sunt eliminătorii;

— Întina și vasele oferă un vast câmp de examinare și cerințele acestui examen sunt integritatea anatomică și capacitatea funcțională susceptibilă de acomodare perfectă la condițiile de zbor.

Leziunile endo-mio-pericardice, turburările în dinamica circulației de orice natură, sunt eliminătorii;

Tubul digestiv și glandele anexe când nu-și îndeplinesc funcțiunile lor în mod normal, dau naștere la carență sau turburări morbide cari împiedică siguranța zborului, — deci sînt probe eliminătorii;

— Aparatul urogenital asigură secreția și eliminarea atît produsue toxice formate în înaltitatea zburătorilor.

Nefritide, nefropatozele, leziunile căilor urinare sau a organelor genitale, sunt eliminătorii;

— Malformațiunile, leziunile sau tumorile cari împiedică funcționarea normală a căilor respiratorii superioare, cataractele cronice ale nasului, sau sinusurilor, lezi-

nea sau hiperexcitabilitatea aparatului echilibrului, sunt motive de respingere la vizita medicală;

— Aparatul vederii când oferă acuitate vizuală sub 0,7, discromatopsiile, turburările de motilitate, diplopiile, alterarea simțului luminos, leziunile de fund de ochi, holile conjunctive sau a piroscopelor, sunt eliminătorii;

— Sistemul nervos cu afecțiunile sale cerebro-spinale, leziunile nervilor periferici-nevralgii, migralgii puternice și persistente, turburări de sensibilitate sau motilitate — epilepsia, psihozile și chiar migrenele cu dureri mari de cap sau turburări în vedere cu greeș și vărsături, sunt eliminătorii;

— Psihicul normal implică un individ capabil de eforturi repetate și prelungite; un psihic prost echilibrat, puțin dezvoltat, neastent, fără preocupări intelectuale, fără putere de concepțiune sau discriminare, simțiv, necoordonat, dă altele motive de respingere;

— Cercetările în camera pneumatică ne dau indicațiuni de felul cum reacționează individul la hipoxia sau hiperpresiune, lipsă de oxigen, frig, etc. și din datele căpătate se poate face selecționarea personalului aero-navigant pentru: legătură, recunoaștere, bombardament, bombardament la picaj sau vânătoare, precum și rezistența la șbururile de înălțime, stabilindu-se pragul altitudinii când este necesară întrebuințarea măștii de oxigen;

— În contruflagiu electrică cercetările făcute dau date precise asupra poziției corpului în avion, asupra limitărilor unor anumite mișcări, asupra felului de înbrăcăminte și legare de avion, alimentație, etc;

— Probele de laborator completează examenul somatic (radiologie, serologie, biochimie etc.)

Acestea sunt pe scurt probele în care sunt supuși candidații ce doresc să devină stăpîni ai văzduhului. Viața omului despărțit de pământ se desfășoară într-un ritm cu mult mai viu, este mult mai intensă și mult pretențioasă, iar șburătorii pot fi considerați cu adevărat elita unei națiuni.

Națiunea română are în fiul său atâtea resurse și atâtea energii, în 21 probele date de aviația noastră lui rășolul actual, un fiu al Sburătorii României să aibă simbul eroilor de legendă.

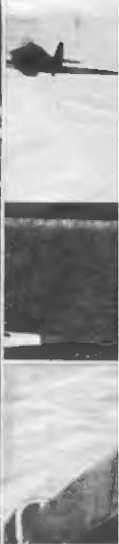
Medic COL. Dr. ION DOBREANU

Șeful Serviciului Sănătate





Controlul tensiunii arteriale cu aparatul circulator



"Ordonați treceti Prutul!"



O poartă înainte de decolare. Echipajul unui bombardier
rusește, gata de zbor la lașoș, lângă granița
care îi va duce în glorie



se-va-vine permanent, avioanele noastre si-au facut
si lei faza istorica trecand peste orice risc.



Ajos demagra obiectivul, bombardierul ramboasa va
destina bombote carii...



Un brav pilot al unei din mai putin
brave escadrile de vânditoare, la
momentul decolării



IN ISTORICA DIMINEATA A ZILEI
22 Iunie 1941, MAREȘALUL COMAN-
DATOR COMANDANT DE CAPETE-
RE AL OȘTIRILOR ROMANE - GER-
ANE DIN ARIPIA SUDICA A FRON-
TULUI ANTIBOLȘEVIC, LANSA PO-
NUNCA EROICA : „ORDON : TRECEȚI
RUTUL!”.

IN ACEEȘI CLIPITA URIAȘUL
FRONT A ÎNCEPUT SA SE MIȘTE SPRE
EST, ÎMPINGÂND, ÎN ÎNIMA STĂPEI
DEȘTE, PE UN DUȘMAN CUTROPİ-
DE ȘI LIPSIT DE CREDINȚA.
SEBATORII REGELEI MINAI I AV-
OST PRIMII CARE AU TRECURT ORA-
ȘITA VEENELNICA ȘI AU GUS SOLIA
INAVITOARE PRAȚILOR APLAȚI ÎN
SPRU JUG. CU JERTFI DAR ȘI CU
APTE DE NEPIERITOARE GLORIE.
AVIAȚIA ROMANA SE ÎNSCRUA PE
MEDINUL DE XI AL VEȘNICIEI NEA-
RULUI.

ALATURI DE ARMELE TERESTRE ȘI
DE MARINA, AVIAȚIA ȘI-A FACUT
ÎN PLIN ȘI CU STRĂLUCIRE DATO-
RIA, CÎNSTINDU-ȘI ȚARA ȘI CÎN-
TINDU-ȘEI



...vor face să sură în aer amplasamentele, podurile
colanale dușman

Apa arată un mecdrom ramboasa unde porunca Marelui
Comandator se unește cu viațenie



AMINTEȘTE-ȚI



Serg. trg. av. Natălu Dumitru



S. Lt. av. Banu Gheorghe



Serg. trg. av. Anghelache Nicolae



Serg. trg. av. Bărsan Vădin



Adj. stag. av. rez. Livovschi Aurel

ȘCOALA DE PILOTAJ ARPA.

Pe aeroportul unui tîlnit și modest oraș de provincie e zi de însemnătă sîrbătoare. Asociația ARPA deschide cursurile practice ale școlii de piloți cu o nouă serie de tineri îndrăgostiți de zărilor albastre ale cerului, pe ale căror drumuri fără urmă și fără sfîrșit și-au purtat de atîtea ori visurile liniștite.

E marele lor sîrbătoare. Odată cu binecuvîntarea de credință strămoșenească, picurată în suflete de ruga călduroasă a proșilor, vor primi botezul aerului. În zărmză de motor și vor ridica spre înălțimi așine ale cerului și vor simți schimbarea ce se petrece în toată ființa celui care se desparte de erle lumesci și trătește măcar o clipă stăpînit de marea taină a Dumnezeuci.

Trădici de neastămpăr azi, vor fi mline nelnicficiai așurătorii, cari vor însoții cu elocotul lănerșii lor pasăre fără suflet, care-i va purta prin înălțimile albastre de cer însoiri, prin voluura norilor plumborii ca și peste munți cu semețe crește. Singurul glas pe care-l vor auzi în imensitatea văzduhului va fi vălșitul regulat al elicei. Va fi împlinirea idealului la care au visat. Chemări adănci și mule din afară de lume li vor înălța mureu mai sus, stăpîni și biruitori.

Din înălțimea stăpînirilor sale soarele trimite mîngăieri de rază. Lumină albă de primăvară se lătlează peste a erodromul înverzit și peste lălnulă de ogoră ce-l mărginește spre răsărit. Tinerii candidați la titlul de „pilot“ stau înșirați în ordine și privesc cu emșie la mulțimea care a venit să la parte la sîrbătorearea lor. Este prezentă generația care cu muncă și abnegație a câștigat o experiență cu care este gata să-i îndrumeze cu toată bunăvoința pe căile bune ale vieții, generație care știe să poarte respectul celor de altă dată, cu conștiința răspunderii celor prezente.

Oamenii și fapte care stau pilulduora îndemnuri pentru viitorii aviatori.

Alături de cucernici proști, întregă asistență, într-o ploasă reculegere, înălță rugi fierbinți și imploră harul dumnezeiesc pentru Rege, Conducător, pentru armata care sîngerează în luptă cu cel fără Dumnezeu, și pentru acest tînet care înainte va fi chemat să-și facă datorii către Patrie.

Lunăd cîvîntul, Directorul General al Asociației ARPA, aviator

torul Spiridon Vărnăv, unul dintre primii piloți civili ai Aviației Românești, a vorbit despre rosturile Asociației ARPA, care din 1927 aș cu perseverență stăruință în serviciul Aviației Române.

Aminteste despre conducerea A RPA-ei, care în frunte cu Ing. I. Gurguriu, prin muncă desinteresată cu sacrificii materiale a reușit să facă din Asociație un organ de viață și de creație înalte aviației, unde să se adune teji cei cari cred în menirea Neamului Românesc.

Evoacă apoi amintirea premergătorilor aviației de răi și în special pe a neuitatului Lt. C-dor Mihail Pantazi, pătimaș îndrăgostit de avion. De al a fost începutul la A RPA opera care a dus la pregătirea a peste 600 de piloți de avion pentru rezerva Aeronauticii Militare, piloți din rîndurile cărora un însemnat număr au luptat pe fronți, unli primind înalte distincțiuni, iar alții sacrificându-și viața pentru Patrie.

Recomandă tinerilor piloți muncă fără pregei și în deocăbi o disciplină a conștiinței. Încadrăți în aventurile și năzuințele Asociației ARPA, vor fi și ei la rîndul lor înălțători la veriga de sacrificii și biruinți, care singură face cununa de mărirea Neamului Românesc.

Istoria Poporului Român este isov necesat de sapie mari din care tînetul poate sorbi atâtea învățăminte. Între aceste fapte, sacrificiul aviatorilor români în lupta cu bolșevismul este cu adevărat legendar.

Directorul General adresează cuvînt de căldă mulțumire celor prezenti, conducătorilor oficiali și Aviației Românești, cari n toate împrejurările au sprijinit cu toată bunăvoința Asociația A. R. P. A. și în special d-lui Ministru General Jienescu și L.C-dor av. ing. Marcu Directorul Aviației Comerciale.

Mulțumește deasemenea tuturor susținătorilor Asociației în rîndurile cărora chiama pe toți cei cari gîndesc binele neamului românesc.

Aviația trebuie să-și aildă rădăcinile înșipe în rezervele vîi de energie ale națiunii ca să se poată ridica puternică spre cerul nădejilor unui neam. Singură insuficiența colectivă a maselor este capabilă să anine toate elanurile de viață ale unui popor.

În numele armatei d. Col. Constantin Cdt. Garnizoanei locale, într-o însoțită elocuție aminteste despre eroismul cu care, alături de celelalte arme, aviația a

luptat în rășbolul sfînt pe care-l duce Neamul Românesc împotriva bolșevismului.

Primarul orașului exprimă mulțumirea sa și a populației că pe teritoriul urbei ce conduce se așă o școală ce pregătete tperi aviatori, cari înainte vor înfrunta moartea pentru gloria Patriei. Vorhește despre neobosită muncă pe care cu deosebită modestie o desfășoară act Lt. av. Turcaș, șeful de pilotaj al școlii.

Lt. C-dor av. ing. Marcu, directorul Aeronauticii Comerciale mulțumind conducătorilor Asociației ARPA pentru muncă desinteresată pe care o depun, arată gria pe care o poartă organele diriguitoare ale Aviației Românești ca acestui tînet să i se pună la îndemînă întreținere gratuită și toate mijloacele tehnice spre a deveni piloți și călători nu li se cere decît hărnicie și supunere.

Numele tînetului crescut în atmosfera de muncă constructivă poate fi cu adevărat cheag de bine și progres pentru Neamul Românesc.

Tara sa aildă o salangă de piloți bine pregătiti, bine instruiți și bine antrenati, capabili să facă din jers lor temelia existenței noastre ca stat și neam.

Urmează demonstrații de șbor, cari au culminat cu acrobaziile de înaltă clasă executate de agii aviației române: Băzu Cantacuzino și Max Manolescu în ale căror mîini avionul este o jucărie mai ușoară și mai aprintă ca o li-belulă.

Mulțimea urmărește apoi evoluțiile unui avion de școală care se înalță încoi către azur și din care pe neașteptate țâșnește un punct negru ce se rostogolește în neant. I moșta tale respirația tuturor și sufletele nu se liniștesc decît în momentul în care poculul s'ib al parșutei se desface, legîndu în imensul sîn al spațiului ceres corpul îndrăcîntului parașutist Dumitrescu Popa.

Serbarea s'a sfîrșit într-o atmosferă de înalt entuziasm și de adevărată preocupare.

Entuziasmul a intru elanul și curajul fără margini al aviatorilor noștri și preocupare pentru datorile pe care fiecare cetețean le are de îndeplinit față de lupta pe care o duce Neamul Românesc.

Alături de Rege și Conducător, toată suflarea românească s'a alean cu credință și devotament.

Acesta este crezul de viață nouă al Neamului Românesc.

DE VORBĂ CU

În dorința de a face cunoscut marșul public impresiile culesse în vârtejul războiului de către glorioșii noștri zburători, revista „Magazin Aeronautic” a luat printr-o acțiune prietenească, românească, să răspundă la următoarea chestionare:

1) Impresii asupra primei misiuni de război.

Căsim interesant pentru cititorii revistei noastre răspunsurile date la această întrebare de către domeni:

SLT. AV. IULIU ANCA:

Prima misiune este o însoțire de bombardament. Fugăm într-o atmosferă calmă, pe un cer fără pic de nor; curios și dornic să cunoaștem mai devreme ce s'ar putea întâmpla.

Bombele cad din avioane, obiectivul sare în aer, nor de fum și flăcări.

Mă reîntorc mirat! Aceasta este totul! Nici artilerie, nici inamic aerian.

SLT. AV. LUPESCU GHEORGHE:

10 August 1941 ora 14.20. Primim ordinul să atacăm cu grenade și mitraliere o coloană inamică în retragere. Decolăm după 10 minute, pentru că după alte 10 minute să trecem Nistrul. Enoșie. Este prima trecere a Nistrului și poate prima probabilitate de a ne întâlni cu avioane inamice și mi ai ales de a cunoaște flori pe care li dau tragerile de artilerie. Ajungem la obiectivul fixat pe care-l atacăm cu multă îndrăzneală (doar este prima misiune de război) atac ce se pare că a dat rezultate mai mult decât bune. Ordinul îndeplinit, ne întorcem spre aerodrom, neavând ca reacțiune inamică decât câteva trageri de mitraliere și artilerie, care mai mult ne-au distras decât să ne împiedice, cum mi-ai fi închipuit. Alertizăm fără să fi avut niciun incident.

ADJ. STAO. AV. TRUICA VASILE:

Fîind într-o unitate pentru apărarea Bucureștilor, am decolat la alarmă de 3 minute, căci se anunțase o mare formațiune de avioane inamice din direcția Mizit. La timp ce luam înălțime, îmi imagineam felul cum voi ataca acea formațiune și chiar că ași fi doborât 2—3 din acestea.

După circa zece minute patrulam în jurul Ploieștilor, dar cu toate că eram foarte atent nu vedeam nici un avion inamic; în orice punct

îndepărtat de pe cer mi se părea avion inamic. După 30 minute de șor am venit la aerodrom foarte desamăgii, dar conștientându-mă cu gândul că va trebui să întâlnesc în misiunea viitoare.

2) O relatare scurtă asupra celei mai grele opiri la inamic. (Iuptă aeriană, barej A.C.A. etc.)

La această întrebare reținem răspunsurile domeniului:

CPT. AV. ALEXANDRESCU CONST.:

În ziua de 23 August, 1941 primeam misiunea să fac vânătoare liberă cu 10 avioane pe frontul Odesei în sectorul Bielajewko-Gara Wigođa. La ora 13.30, decolez și după 10 începem patrularea în sector. Timp de 45' am patrulat la diverse înălțimi și nu am întâlnit nici un avion inamic.

Deodată zărim o formațiune de trei avioane de bombardament Martin escortate de douăsprezece avioane Ista. Dau ordin prin radio ca patrula din dreapta să atace formațiunea de bombardament, care este fugărită la 50 metri de pământ. Un avion inamic este doborât în mare de către unul din adjutanți. Patrula II-a împreună cu celula comandată de mine angajăm lupta cu avioanele de vânătoare.

Patrula II-a atacă picând puternic asupra inamicului. Eu atac cu celula după ce mi se prezintă deodată în față trei avioane Rata. Ochese și declanșez tragera. După cartușele luminoase observ că în cadru perfect avionul din mijloc care la foc imediat. Urmează încă două atacuri asupra inamicului, în care îmi dau seama că ne înlecășam sdruvăn de inamic. Camarazii mei, doi adjutanți, doborâseră și ei în încăierare, avioane I.A.R. 80 este suveran, cu toate că Ratele zboară ca niște porumbel.

Încă un atac asupra inamicului, care îmi trece prin față, venind către mine, la 50 metri. Declanșez tragera, dar nu mai am muniție.

Inamicul se sesizează de acest fapt și când încerc să degajez, îmi cade el în spate. Fără muniție și cu inamicul în spate, credem că totul s'a sfârșit, și voi cădea în limanul Nistrului. Dar... coechipierii mei, care era în spate, pune pe fugă pe rus și apoi ne regrupăm. Astfel s'a terminat prima luptă aeriană în care am doborât trei avioane Rata.

SLT. AV. IULIU ANCA:

Era în 22 Sept. 1941, la prânz. Căutam îndărjii, scrulând tot cerul. Trebuia neapărat să ciugulim câțiva cioloveci, căci dimineața ne făcuseră o surpriză la aerodrom.

Mai aveam 5 minute de patrulare și la orizont nu s'a semnalat nimic. Ca de obicei însă la sfârșitul misiunii ne apar patru Rata. Egali la număr, eram siguri de pradă.

O undă sonoră se difuză în spațiu și decorul se schimbă la moment. Rotele apar din toate părțile. N'ai timp nici să ochetești, căci trebuie să faci față la prea multe.

Dar nimic și nimeni nu ne poate face să dăm înapoi. Patru I.A.R. se roteau în cerc timp de 18 minute, atacă pe rând și revin la cercul în care nici un Rata nu poate să pătrundă.

Inamicul se îndărjește și nici natura nu ne ajută; un nor ne acoperă și cercul se rupe. Lupta continuă încă patru minute sub alt aspect. I.A.R.-urile atacă picând din nor. Tinte sunt multe. Câte umbre sau trecut pe lângă mine, câte focuri s'au încrucișat pe lângă avionul meu! Trag prin surprindere și degajez în nor. Jocul este periculos. Cu multe Rata m'am lăsat în față, dar nu din teorie, șase dăre de fum arătau mărăluț mitralierelor mele; dar în ultimul moment inclinam avionul trecând la milimetru de burta inamicului.

În ultimul minut, picând din nor un Rata îmi cade în față sub un unghiu de 30 grade. Vrea să facă viraj să-mi vină exact din față. Nu mai are însă timp. Mitraliera mea nu l-au lăsat. Avionul pică la verticală, fără fum însă și fără viață. La aterizare stăla II-5 confirmă lupta dăreă două de patru I.A.R.-80 cu 15 avioane Rata.

SLT. AV. LUPESCU GHEORGHE:

Ora 2.30. Deși o oră așă de târziu, totuși tu se dă ordinul de Comandament, să atacăm în zorii zilei cu grenade și mitraliere, bateriile de artilerie de la Poslednaja Zastava. La ora 5.20, deși nu se luminase încă destul de bine, însă pentru a avea o armă în plus cu care să luptăm — soarele —, decolez cu o patrulă. În „rase-moi” mă îndrept spre limanul Kujalniki deasupra căruiă șor la maximum cinci mi, pentru a nu putea fi văzuți, datorită malului ce are 10—15 m.

SBURĂTORII

Înălțime. Ajung în dreptul hidrosceniei dela Fiumina Balta. Fac un viraj la dreapta și tot în rase-motti mă îndrept spre obiectivul dat. Se pare că prezența noastră a fost simțită, pentru că nici n'am apucat să ajungem la bateriile de artilerie pe care trebuia să le atacăm și am găsit primii cu un foc viu de artilerie. Mai avem trei km. până la obiectiv. Încercătorii în norocul și amintirile noastre stăruie tot înainte. Bateriile ne primesc cu un foc puternic. În dreapta, în stânga, înaintea noastră numai fum de proiectile de artilerie. Lănsăm grenadele asupra bateriilor, după care facem un viraj la dreapta, căutând să scăpăm de infernul în care ne găseam. Se pare că grenadele noastre n-au suprasă făcut mare plăcere bolșevicilor, pentru că intensitatea focului lor de artilerie a scăzut simțitor, după ce le-am lăsat. Cu mare greutate ajungem în locurile noastre. Îmi daumăre coechipierii Toți Respir ușurat. Așfel s'a terminat una din misiunile noastre, care aș putea spune că a fost cea mai grea.

circa 30 minute deasupra Dalmicului, am picat mult în linole noastre până la 5 metri pentru a-l induce în eroare și apoi traversând satul în lung am mitraliat trupele ce le-am văzut pe șosea și câteva tancuri. Luând înălțime nu vom ajunge pe altele. Căci pur și simplu am traversat creșterea și am intrat în prima linie. După un proiectil de m. c. a. Dar după câteva minute l-am văzut venind în urma noastră. În acest moment umplându-mi sufletul de bucurie că am putut duce misiunea la bun sfârșit și că mă întorc acasă la aerodrom cu toată patrula, știind că eu în calitate de șef de patrulă purtam toată răspunderea ei.

CPT. AV. ALEXANDRISCU CONST :

Dimineață de toamnă, 23 Sept. 1941 Soarele lumina puternic orizontul, care se profila pe cerul nestăruit al Ucrainei. Liniste și tăcere.

De plătit cum stăteam în avion pe câmpul de zbor de dinaintea noastră am făcut alături de el o zăvoră puzant profundă de avion. În mine căre a călăuză de noaptea.

Din proprie inițiativă plec cu patrula să rezolv această problemă.

Cochipierii mei se îndreaptă spre gara Wigoda ca să le iaie drumul. Erau vreo 8 avioane Rala, cari mitraliau satul. Ajung la timp

toamna când un rus se juca la 80 metri, mitralind satul. Mă plasez în spațiile lui, oches și trag rufală acură ca să mă asigur de mitraliere.

Totul este în regulă. Îl aștept ca valetrele ca să-și termine lucrul și să facă la stângă împrejur, după cum își are obiceiul. Acum îl am drept în față. Declanșez cu poftă toate muniția asupra lui. În același timp îl supraveghez să văd dacă el trage asupra mea. Duelul era început, dar el a fost lăsat prin surprindere și rănit dela început.

În câteva secunde trece pe lângă mine și se prăbușește la marginea satului în flăcări. Cu o plăcere drăcească priveam la el și apoi mă întorc la aerodrom. Cu o mișcare mă deplasez apoi la 20 km. să văd ce face prietenul meu. Avionul era distrus; iar pilotul carbonizat. Așa s'a terminat cu individul Șulev Ivanovici Mihail de 21 ani, care nu avea nici un grad, făcea parie din turceti și cuminși. Asupra lui s'a găsit la piept o tabachă, care era străpunsă de o glonte. (Așa se explică faptul că nu a tras deloc asupra mea).

Era în ziua de 23 Septembrie și învinul avea asupra lui 1000 de ruble pe care Comandamentul Armatei mi le-a dat ca totuși, în preună cu legătura lui și cu tabachera.

Așfel în decurs de o oră s'a soluționat povestea unei lupte de 3 minute.

ADJ. STAO. AV. TRUCA VASILE.

Cea mai grea misiune la inamic pentru mine a fost atunci când fiind șef de patrulă cu misiunea de a mitralia și grenada la sol trupele inamice din satul Dalmic Stogosa. Că traversând satul dela Sud la Nord. După ce am petrelat

ARMUN
CAL V. GORDON No 31
S. A. R.
FABRICA DE CARTUȘI DE VÂNTĂTOARE
CREATA ÎN 1921
RENT CHIRIAC ION No. 47 - TELEFON

Reprezentanți Generali a Firmo:
G. GENSCHOW & Co. A. G. BER. N
MARCA
GECO

Pentru arma și muniții cal. 22, 30 Cartuș de . . .

ARMURARIE • ARTICOLE DE SPORT ȘI TURISM • ARTICOLE
FOTOCINEMATOGRAFICE • RACHETE • MINGII ȘI RACORDAJE

CITITI O CARTE DE RAZBOI EXCEPTIONALA

ARIPI ROMÂNEȘTI ÎN LUPTĂ
de Comandor av. rîg. AL. DEMETRESCU
APARUTA ÎN LIMBILE:
ROMANA, GERMANA ȘI ITALIANA

— DE VANZARE LA TOATE CHIOȘCURILE DIN ȚARA —

INFORMAȚIUNI ADMINISTRATIVE COSTUL AȘONAMENTULUI

— Pentru particulari și bibliotecile școlare.
abonamentul pe un an. lei. 500

— Pentru personalul din aeronautica
militară și civilă, pentru ofițerii din alte
arme și pentru elevii de liceu, abonamentul
pe un an. lei 400

● Domnii abonați cari doresc să-și achite abona-
mentul o pot face trimțând suma pe adresa
Administrației revistei, în str. Sărindar No. 9.
Et. II, București

● Domnii abonați cari nu primesc revista deși
au plătit abonamentul, sunt rugați să anunțe
Administrația revistei, printr'o c. p., sau telefonis
la Nr. 5.37.32.

● Schimbările de adrese ale domnilor abonați
trebuie semnate administrativ revistei, pentru că
domnii abonați să primească la timp exemplarele
apărute.

● Numerile vechi ale revistei vor putea fi trimise,
contra ramburs, la cererea celor interesați.

Un submarin servește la menținerea contactului

În urma raportului de menținere a contactului (1) din partea unui submarin german (U), aviația germană atacă un convoi ce se îndreaptă spre Anglia cu o viteză de 9 mile marine. Convoitul se compune din treizeci de vase, și este apărat de un crucișător și șase corvete. Submarinul german nu la parte la atac.

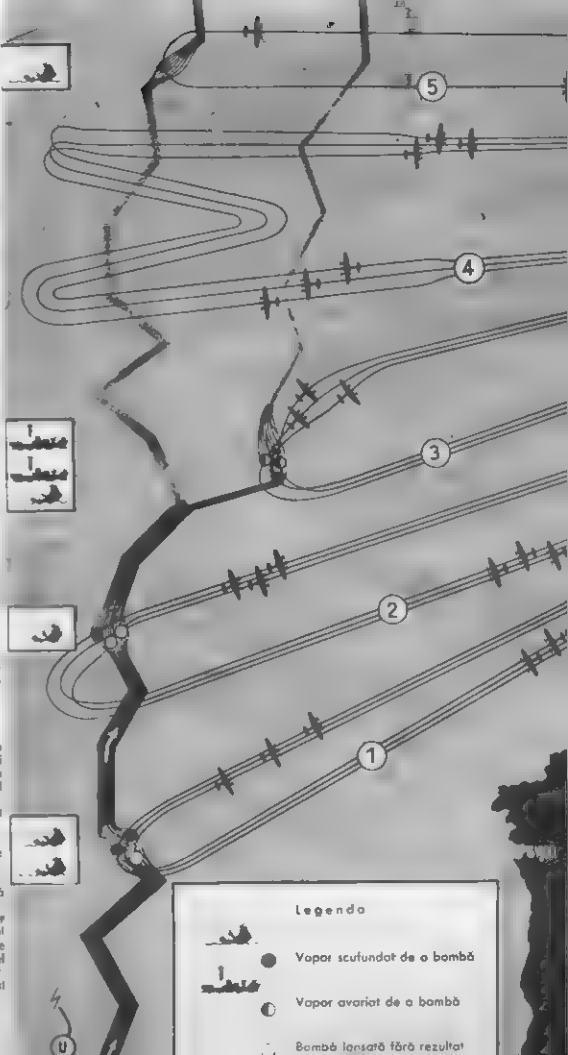
① Un grup de trei avioane atacă convoiul din direcția soarelui și scufundă două vase.

② Un al doilea grup de trei avioane atacă și scufundă o corvetă, cu toate că artileria anti-aeriană este foarte activă. Celelalte două avioane își gresesc jinta.

③ Între timp, convoiul a fost împărțit în două părți, ceea ce înseamnă un avantaj, deoarece la cel de al treilea atac, care a avut loc cu o zi și 14 ore după primul atac, partea convoiului care se îndreaptă spre Vest a rămas fertilă. Din partea de Est a convoiului a fost scufundat un vas, iar alte două au fost grav avariate.

④ Cel de al patrulea atac aerian nu dă rezultat, deoarece din cauza ceaței nu se poate recunoaște niciuna din cele două părți ale convoiului.

⑤ Un avion izolat, care a zburat pe deasupra convoiului din Est fără să-l observe, din cauza ceaței, descoperă convoiul din Vest și scufundă un vapor. Prin urmare, cu toate că în acest caz submarinul german nu făcuse decât să declanșeze atacurile aeriene și deși în zilele următoare niciun submarin german nu a operat împotriva convoiului — o situație favorabilă extrem de rară pentru convoiurile engleze — în timpul celor două zile și jumătate convoiul nu are liniște, și cu toate că se apără cu îndârjire și dibăcie, el pierde patru vase și o corvetă, iar alte două vase sunt avariate.



Legenda



Vapor scufundat de o bombă

Vapor avariat de o bombă

Bombă lansată fără rezultat



22 Sept. 1941. Munster — anul din aer
Gromurila unui grup de vânătoare
în zori zilei Ora 4

Scutrat de coșmar Zăbavă s'a trezit
Scruteaza cu ochi de iepura carul prin
nehotărârile cortului

Car de plumb Spre Sud, mort Frig Mai
gustile păturii sunt umede Ceiașiți dorm
În afărșit, o zi de odihnă Burmă Plouă ?

Telefona ? P... în sunt chemați la po-
sta de comandă Sovieticii debarca grabit
va Est de Odesa — se așteptarea sa ului
Sumră : Patrula subli Șelei Eric
ajutăm Zăbavă Teodor, adj. Suda Flo-
renț și Oprea Ion va însoți o formație de
bombardiere care va acționa contra vas-
elor și a sectorului de debarcare

Vreme potrivnică. Nu se poate abura
decât sub altitudinea obșnuită în spre Su-
murka, drumul trece pe deasupra aerodrom-
urilor înăstoriilor inamici din colțoanele
Odesii și a centurilor de a. c. a. Acelay
gând Această îngrijorare

Ajunși în fața avioanelor cochichișeri
și strâng mâinile, — am legământ cald
bărbătesc

A vădit singur el. Zăbavă.
Dacă nu mă reîntorc să nu uitati
Să vă gândiți
Dar a mai spus el asta

ÎN orizontul de cenză vânturată, uruit
înfundat de motoare Siluetele bomb-
ardierelor se deslășesc ochiului îndolma unor
turi cu noduri mai mari, mai mici

Să așrut aplacșă atragul. Pe lângă el
a urea năduși patru viteji. În muna a 12
atragă numele li petice până la așu cu
ma aștrăva la deasupra cortului Nu mai
vede. Aștrăva Ș... aștrăva din aștră
aștrăva Ș... va număra de departe,
câci, într'un singur cuvânt se strânge
bucuria lui „top”

O DATA cu trecerea Nistrului și a la-
cului, înmă Biețajevka, bombardierii
se îndreaptă asor spre Nord. Cochichișerii
patrului de protecție se apropie Sărăd.
Odesa va fi ocilita

Convocat se străcoseă cu gres prin până
asorilor Treptat vizibilitatea se îmbunătă-
țește. Larga pălân de lăunță. Seoin. Între
lăunșle de argint ale celor două lăunșuri
dr. Nordul Odesii, nimic deosebit. Au
gustovka pare pastre

Deasupra satului Alexandrovka, bom-
bardierile virează brusc spre dreapta și
apoi coboară cu motoare în plin spre Su-
murka

ÎN larg, trei vapoare Pe coasta lucrăți
de debarcare și trupe
Inamicul este surprins. Malul este punctat
de abucuri negre străfulgerate de limbi
roșii a băștrai. În jurul vapoarelor brațe
spumegânde de apă. Un vas este lovit în
plin burta

Cele două nave ale inamicului înmă
jorează Explosiile tirului antiaerian în
cadrează primejdios bombardierelor. Târ-
sui lașă. Convocat se îndreaptă grăbiți în



IMAGINI *de* RAZBOI



Bombardier Italian la Napoli - turistul



Instalarea corturilor pe un aerodrom
lucru, în Rusia



1. Domoli: General de escadră Immanuel Iancușcu, C-der V. Marin, Sr. Vălcov, directorul Școlii de Pilotaj A. R. P. A. și Ambasadorul delegat A. R. P. A., în lămurirea cursurilor de zbor a unei școli civile de pilotaj.



La fântâna cu gâlcă



Emblema unei brave escadrile de vânătoare

2. Domoli: General de escadră Gh. Jilincă, ministrul aerului, General de escadră Dumitru Enescu, C-der Al. Subai și C-der Al. Iancușcu, în solemnitatea înălțării Troiței ridicată în amintirea eroilor căzuți pentru Patrie, din Flotila Bombardament.





NITROGEN

S. A. R.

PENTRU INGRĂȘAMINTE ȘI PRODUSE CHIMICE

Acetat de amid
Acid clorhidric
Aluminium
Amoniac
Azot
Carbid
Cărmizi
Ciment aluminos
Clor
Clorat de Potasiu
Clorofom
Clorură de amoniu
Clorură de calciu
Colloidu
Curent electric

E t e r
Eter acetic
Eter anestezio
Feroaliaje
Farfurii, izolatori
Guano fosfat
Hidrogen
O x i g e n
Plăci de faianță
Sodă caustică
Ț i g l e



UZINELE: TARNĂVENI (TÂRNAVA MICĂ)
DIRECȚIA GENERALĂ: BUCUREȘTI CALEA VICTORIEI 63
DEPOZIT: BUCUREȘTI, CALEA 13 SEPTEMBRIE 143

JUBILEUL

1892

1942



de
50
ani

ŞAMPANIA ŞI VINUL

RHEIN



ȘCOLILE DE PILOTAJ
AU ÎNCEPUT CURSURILE
ȚINERI ȘI SUZĂTORI,
ȘBURĂTORII DE MAINE
AI ROMÂNIEI!

